

– *мобілізаційні* – здатність курсанта до самоорганізації, підтримки власного професійного інтересу до професійної діяльності, емоційно-вольової саморегуляції.

Провідними професійно важливими якостями, що детермінують психологічну компетентність, є групи лідерських, комунікативних, моральних, емоційно-волевих, соціально-спрямованих якостей.

Мотивація визначається у:

а) *бажанні* курсанта бути психологічно грамотним;

б) *потребі* досягати успіху;

в) *мотивах* покращувати власний престиж та престиж Національної поліції; професійно самореалізовуватися, досягати кращих колективних та власних результатів.

Психологічно адекватне світосприйняття та світорозуміння курсанта ЗВО МВС України визначає ціннісно-сенсову складову його світогляду.

Важливе значення під час підготовки фахівців для органів та підрозділів МВС України має сформована професійно-психологічна готовність. Професійно-психологічна готовність – це настрой поліцейського на психологічно грамотну стратегію та форми поведінки під час соціальної взаємодії. Процес обрання особою соціально сприятливих ефективних форм та стратегій поведінки в різних умовах професійної діяльності формує досвід.

Психологічна компетентність є дуже важливою у системі різновидів компетентностей, оскільки саме вона забезпечує соціально-адекватні, професійно важливі форми та стратегії поведінки поліцейських.

Отже, підводячи підсумки, хотілося би наголосити на тому, що розвиток та формування того чи іншого різновиду компетентності у курсанта ЗВО МВС України є дуже важливим у системі підготовки фахівців для органів та підрозділів МВС України. Тому, необхідно 1) визначити перелік видів і підвидів компетентностей, які повинні бути сформовані у поліцейського (представника певної професії); 2) розробити компетентнісну модель фахівця певної поліцейської професії та побудувати ідеальний, оптимальний та мінімальний компетентнісний профіль фахівця; 3) удосконалити нормативно-правове регулювання діяльності та підготовку фахівців для органів та підрозділів МВС України; 4) запровадити високоефективні форми, методи та прийоми розвитку особистісної спроможності кваліфіковано здійснювати правозастосовну діяльність.

Список бібліографічних посилань

1. Цільмак О. М. Професіогенез компетентності фахівців кримінальної міліції: теорія та практика : монографія. Одеса : РВВ ОДУВС, 2011. 432 с. : рис., табл. бібліогр.

Надійшла до редколегії 23.04.2018

УДК 331.101.1

С. С. ЦИРКУЛЕНКО,

слухач магістратури факультету № 1

Харківського національного університету внутрішніх справ;

О. О. ШЕВЧЕНКО,

викладач Рівненського вищого професійного училища Департаменту поліції охорони

АНАЛІЗ ЕРГОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

У роботі шляхом аналізу виявляється недостатність ергономічності транспортних засобів, що використовуються в Національній поліції України на сучасному етапі.

Ключові слова: екстремальні умови, поліцейський, ергономіка, службово-бойова діяльність, транспортний засіб.

У службово-бойовій діяльності Національної поліції України використовується велика кількість транспортних та мобільних засобів. Ці засоби використовуються для доставки поліцейських до місця несення служби і виконання оперативних задач, при ліквідації масових заворушень, при діях у зонах хімічної, радіаційної та біологічної безпеки, для захисту особового складу при вогняному контакті, для забезпечення спеціальних, особливих та особистих потреб.

Науково-технічний розвиток не стоїть на місці, і як не сумно, але на даний момент злочинні групи мають оснащення на порядок краще, ніж правоохоронні органи в Україні, потреби та вимоги до транспортних та мобільних засобів поліцейських також збільшуються та оновлюються. Яким чином та якої якості будуть виконуватися функції з забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, маючи не застарілу та не відповідну до вимог поліцейських техніку?

Недостатня кількість або відсутність транспортних засобів, які повинні знаходитися в підрозділах Національної поліції, недостатня кількість ергономічних показників, що позитивно впливають на службово-бойову ефективність поліцейських, це те що вже негативно впливає на ефективність виконання поліцейськими своїх функціональних обов'язків. Непристосованість, моральна застарілість, невідповідність до виконуваних задач цих мобільних та транспортних засобів навіть не викликає питань в практичних підрозділах поліції.

Для виконання службово-оперативних дій, для кожної задачі, кожного підрозділу з урахуванням особливостей виконання цих задач, повинні передбачатися окрема екіпіровка, спеціальні засоби, озброєння, засоби зв'язку та транспортні засоби. У роботі піднімається питання недостатньої ергономічності транспортних засобів, що використовуються в Національній поліції України.

Проблеми, пов'язані з невідосконалістю технічних засобів, які використовуються в правоохоронних органах, відсутністю модернізації існуючих зразків технічних та транспортних засобів, відсутністю наукових розробок в цій сфері носять комплексний і нажаль системний характер.

Аналізуючи основні тенденції зростання рівня травматизму в правоохоронних органах, можна виділити наступні складові:

- підвищення рівня підготовленості кримінальних елементів;
- зношеність основних фондів, недостатня кількість засобів технічного забезпечення;
- згортання робіт з реконструкції і модернізації екіпірування, технічних засобів через недостатність інвестицій;
- структурні зміни в керуванні, при яких відповідальність керівників за технічну безпеку значно знижена;
- падіння службової дисципліни як серед виконавців робіт, так і керівників підрозділів;
- положення погіршується завдяки соціальним проблемам (це несвоєчасна виплата заробітної плати, невиконання соціального захисту і ін.).

З цього переліку дві складові стосуються питань забезпечення транспортними засобами правоохоронні органи. На жаль, за недостатня кількість транспортних засобів, їх непристосованість до службово-бойових завдань працівників поліції, доводиться розплачуватися здоров'ям і життям поліцейських. На недоліки організації, тактики дій, оснащення технічними засобами, не вміння користуватися ними вказують на низку проблем, до яких відносяться:

- недоліки організації та управління проведення спеціальних операцій;
- взаємозв'язок підрозділів та служб;
- тактика ліквідації масових заворушень;
- неготовність правоохоронних органів до дій агресивного та озброєного натовпу;
- низька ергономічність засобів індивідуального бронезахисту, спеціальних засобів, екіпіровки і транспортних засобів.

Ергономіка – це наука, яка вивчає психологічне, емоційне та фізичне співвідношення людини та навколишнього середовища, що впливає на ефективність праці та стан людини.

Ергономіка використовує дані гігієни праці, що вивчає вплив виробничого середовища і трудової діяльності на організм людини і розробляючи санітарно-гігієнічні заходи щодо створення здорових умов праці. Ергономіка вирішує також ряд проблем, поставлених у системотехніці: оцінка надійності, точності і стабільності роботи оператора, дослідження впливу психологічної напруженості, стомлення, емоційних факторів і особливостей нервово-психічної організації оператора на ефективність його діяльності в системі «людина-машина», вивчення пристосувальних і творчих можливостей людини.

Основними задачами ергономіки є:

- керування емоційними станами – одна з задач ергономіки.
- облік фізичних можливостей людини;
- облік антропометричних особливостей людини;
- забезпечення максимальної зручності при роботах з органами керування.

З позицій ергономіки трудова діяльність розглядається як процес перетворення інформації й енергії, що відбувається в системі «людина – знаряддя праці – предмет праці – навколишнє середовище». Отже, ергономічні дослідження, рекомендації повинні ґрунтуватися на з'ясуванні закономірностей психічних, емоційних і фізіологічних процесів, що лежать в основі визначених видів трудової діяльності, із предметом праці і навколишньою фізико-хімічним і психологічним середовищем.

Відомо чимало випадків травматизму співробітників МВС, при здійсненні посадки або висадки з транспортного засобу. Це і удари головою під час посадки, і удари кінцівками під час висадки, падіння. А це може породити ще більш негативні наслідки. Травма, звичайно, може бути і незначною, але це, по-перше, збільшує час виконання операції, затримують їх в небезпечній ситуації, по-друге, поліцейський втрачає просторову орієнтацію, по-третє, може призвести до зриву операції взагалі. Лікування травми, отриманої під час виконання службово-бойових задач, призводить до втрати працездатності потерпілого на певний час. Тому необхідно враховувати державні витрати на страхівку, виплати по лікарняному листку, амбулаторне та санаторне лікування, виплати по інвалідності та пов'язані зі смертю працівника поліції.

Опитування працівників поліції вказало на наявність особливо проблемних питань при використанні в службово-бойовій діяльності транспортних засобів. До основних таких питань можна віднести:

- недостатня захищеність особового складу, який знаходиться в транспортному засобі;
- не можливість покласти в автомобіль необхідне для виконання службових задач обладнання та знарядь;
- низька ергономічність габаритних форм транспортних засобів;
- недостатня оглядовість транспортних засобів;
- низька ергономічність салону транспортних засобів;
- не пристосованість до вогняного контакту транспортних засобів;
- неможливість швидко покинути транспортний засіб у засобах індивідуального броне захисту у екстремальних ситуаціях (пожежа, падіння у воду, ДТП);
- непристосованість до знаходження в транспортному засобі з засобами захисту, спецзасобами, озброєнням.

На першому етапі доцільно визначити особливості виконання простих дій при використанні транспортних засобів. Визначити на цьому етапі, що впливає на працездатність та боєздатність працівника поліції при виконанні службово-бойових задач. До найпростіших дій відносяться посадка та висадка з транспортного засобу.

Нами розглядалися ергономічні показники транспортних засобів при доставці оперативних працівників поліції до місця виклику. З цією метою була проведена низка експериментів. В зимовий період 3 працівники поліції повинні були вибігти з приміщення і сісти у транспортний засіб (Toyota Prius), потім відпрацьовувалася висадка з транспортного

засобу з висуванням у приміщення. Кожен експеримент повторювався тричі. Працівники поліції були одягнені по сезону та мали наступні спецзасоби та озброєння: бронежилет «Міраж», шолом «Сфера», протигаз ГП-5, автомат АКС-74У. Відстань від приміщення до транспортного засобу була постійною і складала 10 м. Загалом вага всіх елементів екіпірування, таких як: бронежилет Міраж, шолому – Сфера, зброї – АКС – 74У, протигаз – ГП 5, на момент експерименту складала – 18,7 кг.

В експериментах моделювалася ситуація швидкого виходу з відділення поліції групи патрульної поліції та її посадка в транспортний засіб, а також оперативний вихід з транспортного засобу до місця виклику. При проведенні оперативних дій під час експерименту фіксувався час посадки та висадки особового складу з транспортного засобу. Середній час посадки у транспортний засіб склав 10.03 секунди, під час висадки – 9.21 секунди. Як показав експеримент, посадка виконується довше із-за інерційної складової кожного бійця, не можна в зимовий період швидко зупинитися, перегрупуватися. При висадці, бійці фіксовано починали рухатися опираючись на конструкцію автомобіля (двері, сидіння), тому їх рухи в цьому випадку були більш точними та швидкими.

При посадці та висадці фіксувалися не зручності та удари кінцівками, головою, тулубом, зброєю та протигазом. Найбільша кількість незручностей спостерігалася при посадці у автомобіль (Toyota Prius) – 15 (1,67 удари на одну особу за одну спробу), частіше удари головою та протигазом. Під час висадки відбувалося 1,22 удари на одну особу за одну спробу і частіше відбувалися удари кінцівками та зброєю. З урахуванням повного циклу (посадка та висадка) кожний поліцейський отримав майже 3 удари.

Результати експериментів, представлені у формі таблиці:

	Посадка	Висадка	Загалом
Кінцівки	4	3	7
Голова	5	2	7
Тулуб	0	1	1
Зброя	1	3	4
Протигаз	5	2	7
Загалом	15	11	26

Незручності та удари не тільки зменшують час операції, затримують їх небезпечній ситуації (у проведених експериментах різниця посадкою та висадкою склала 8,9 % за рахунок збільшення кількості ударів на 36,3 %), а що більш суттєво призводять до травмування працівників поліції, погіршують орієнтацію та почуття простору, що в кінцевому випадку знижують ефективність виконуваної задачі, а також можуть унеможливити це виконання.

Після проведених експериментів, учасники надали свої зауваження по дискомфорту та незручності при посадці та висадці у транспортні засоби. До основних проблемних питань можна віднести: при посадці дуже заважає шолом (зменшує обзорність, заважають габарити, акустична перешкода, заважає інерція під час рухів); сидіння та двері транспортного засобу не адаптовані до використання бронежилетів працівниками поліції; при виконанні дій з транспортними засобами необхідно передбачити протигази іншої конструкції; довгий час знаходження працівника поліції у автомобілі перешкоджає дискомфорту за рахунок засобів індивідуального броне захисту.

Метою другого експерименту було моделювання ситуації переслідування злочинця, який рухається на транспортному засобі, його затримки та доставляння у поліцію. Екіпіровка групи захоплення і блокування була наступною: бронежилет «Міраж», шолом «Сфера», щитки, автомат АКС-74У. Переслідування злочинця виконувалося двома поліцейськими автомобілями, один переслідував, другий блокував рух автомобілю, де знаходився злочинець. Група переслідування використовувала вогнепальну зброю (холості набої)

на ходу, щоб зупинити втікача. Після блокування руху автомобіля, де знаходився злочинець, група блокування у складі 2 працівників поліції, залишала свій автомобіль і також використовувала вогнепальну зброю (холості набої). Після чого група захоплення у складі 4 працівників поліції з першого автомобілю проводило захоплення злочинця і водія цього транспортного засобу.

У даному випадку час дій не визначався, а фіксувалися помилки і недоліки двох поліцейських груп. В результаті 30 проведених випробувань, встановленні основні особливості тактики дій в визначеній ситуації, основні помилки та недоліки, які необхідно опрацьовувати у подальших дослідженнях. Підсумки другого експерименту вказані у таблиці.

	Група захоплення	Група блокування
Неправильні рухи із-за ударів	2.25	1
Втрата зброї або її елементів	0.75	0
Забування і невиконання своїх дій	0.5	2
Не можливість вийти з авто	1.25	0
Штовхання з напарниками	3	0

Кількість помилок для групи захоплення залежить від великої кількості осіб, які знаходилися в автомобілі (5 осіб з водієм). В цій групі превалюють штовхання з напарниками та неправильні рухи із-за ударів. Але при проведенні експериментів в цій групі зафіксовано повна неможливість виходу з автомобіля (заважають напарники та елементи салону автомобілю), вибивання зброї та втрата магазину зброї, що при виконанні спецоперації може призвести до вкрай важких наслідків. Кількість помилок для групи блокування (3 особи з водієм) залежать від їх початкових, дуже швидких дій. І стосувалися неправильним вибором сектору обстрілу, забування відкриття вогню, втрата контролю за автомобілем злочинця, наведення зброї у бік особового складу групи захоплення.

Обидві поліцейські групи відзначали, що вкрай заважають бронежилети та шоломи при проведенні оперативних дій, особливо під час сидіння у машині, під час вставання з сидіння автомобілю і при швидкому переміщенні із-за порушення обзорності та підвищених інерційності порушувалася нормальна послідовність дій. Зброя починає заважати, коли необхідно проводити затримання злочинця, бронежилет в цьому разі заважає пересунути автомат назад, а при посадці у автомобіль, зброя починає заважати.

Досить низькі ергономічні показники транспортних засобів можуть призвести до зниження ефективності виконання оперативних задач, травмування правоохоронців, а у гіршому випадку унеможливити виконання оперативної задачі.

У результаті проведеного огляду та експериментів, до основних наслідків низької ергономічності транспортних засобів, особливо при виконанні динамічних дій, можна віднести:

- чіпляння екіпіровкою, зброєю за елементи транспортного засобу та їх пошкодження;
- втрата спецзасобів, зброї, елементів зброї;
- відрив дзеркал заднього виду;
- пошкодження дверей;
- травми кінцівок, голови;
- дискомфорт у салоні автомобілю під час руху;
- зупинки, втрата свідомості та почуття простору.

Навіть пересування у автомобілі у складі групи зі зброєю та у засобах індивідуального бронезахисту призводить до неможливості вільно рухатися, відпочивати, до підвищення перевтоми, постійного напруження м'язів, болів, особливо в ногах, шиї та попереку.

Проведена експериментальна частина поставила нові запитання та проблеми, які стосуються необхідності розробки алгоритму дій у залежності від пори року, екіпіровки

працівників поліції, виду транспортних засобів, виду виконуваних задач. Курсанти, які приймали участь у цих експериментах, зрозуміли наскільки суттєвим є ергономічний підхід до науково-дослідної роботи стосовно транспортних засобів, які використовуються у службово-бойовій діяльності Національної поліції.

Для забезпечення внутрішньої безпеки, покращення рівня професійної підготовки та готовності особового складу правоохоронних органів до дій, особливо в екстремальні та надзвичайні ситуації державі вкрай необхідно покращити матеріально-технічне забезпечення правоохоронних органів.

Дослідження показали суттєвий вплив ергономічних показників транспортних засобів на ефективність службово-оперативних дій працівників поліції. Опитування поліцейських підтвердило наявність низки проблем, пов'язаних з недостатньою кількістю та при використанні непристосованих транспортних засобів до певних оперативних дій. Поліцейські, які мають великий стаж роботи в правоохоронних органах, навіть не повністю розуміють вплив зручності та комфортності транспортних засобів і інших технічних засобів на боєздатність поліцейських. Ці властивості вони вважають тільки на побутовому рівні (з власною машиною).

Експерименти, проведені в ХНУВС, показують вплив низької ергономічності автомобілів на ефективність виконання оперативних завдань. До основних негативних умов можна віднести:

- при посадці дуже заважає шолом (зменшує обзорність, заважають габарити);
- сидіння та двері транспортного засобу не адаптовані до використання бронежилетів працівниками поліції;
- при виконанні дій з транспортними засобами необхідно передбачити протигази іншої конструкції, та їх розміщення;
- довгий час знаходження працівника поліції у автомобілі призводить до дискомфорту за рахунок засобів індивідуального бронезахисту.

На основі теоретичного обзору та проведених експериментів нами були отримані основні рекомендації з цього приводу, встановлені шляхи подальших досліджень. Досягти значних результатів в кожній справі можна тільки при розгляді головних питань у сукупності з речами, які на перший погляд є дрібницями. Досить «виживати» правоохоронним органам, необхідна співпраця з іншими міністерствами та відомствами. Прислів'я «Спасіння утопаючого, діло самого потопельника» в нашому випадку призводить до значного негативного впливу на правоохоронні органи, правоохоронну діяльність поліцейських і в кінцевому випадку на внутрішню безпеку України.

Список бібліографічних посилань

1. Бандурка О. М., Шаша І. К., Власенко І. В., Бортнічук П. М. Охорона праці в діяльності ОВС. Харків, 2002. 287 с.
2. Власенко І. В., Криворучко Л. С. Организация системы профессиональной подготовки в органах и подразделениях МВД. *Наше право*. 2006. Вип. 2. С. 24–28.
3. Власенко І. В. Удосконалення професійної підготовки працівників ОВС. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2006. Вип. 35. С. 356–360.
4. Власенко І. В. Исследование готовности по выполнению поставленных задач работниками милиции Украины в экстремальных условиях. *Administrativa un kriminala justicija*. 2008. № 1 (42). С. 41–48.

Надійшла до редколегії 29.04.2018